

Coupling, preferably multidisk coupling

Patent number: EP1293694
Publication date: 2003-03-19
Inventor: HERBERG KLAUS (DE)
Applicant: PORSCHE AG (DE)
Classification:
 - international: F16D13/60; F16D13/64
 - european: F16D13/52, F16D13/64
Application number: EP20020015420 20020711
Priority number(s): DE20011045638 20010915

Also published as:
 US2003070899 (A1)
 JP2003090355 (A)
 DE10145638 (A1)

Cited documents:
 EP0748781
 US5029686
 DE19939545
 EP0528336

Abstract of EP1293694

A high-performance sports car has a piston engine driving a transmission system with a clutch (2). The clutch has drive plates (4, 5, 6) and power transfer plates (7, 8). Both sets of plates (4, 5, 6, 7, 8) are fabricated esp. of a material having superior durability in the presence of vigorous use at high engine speeds. The material is e.g. a fibre-strengthened ceramic substance.

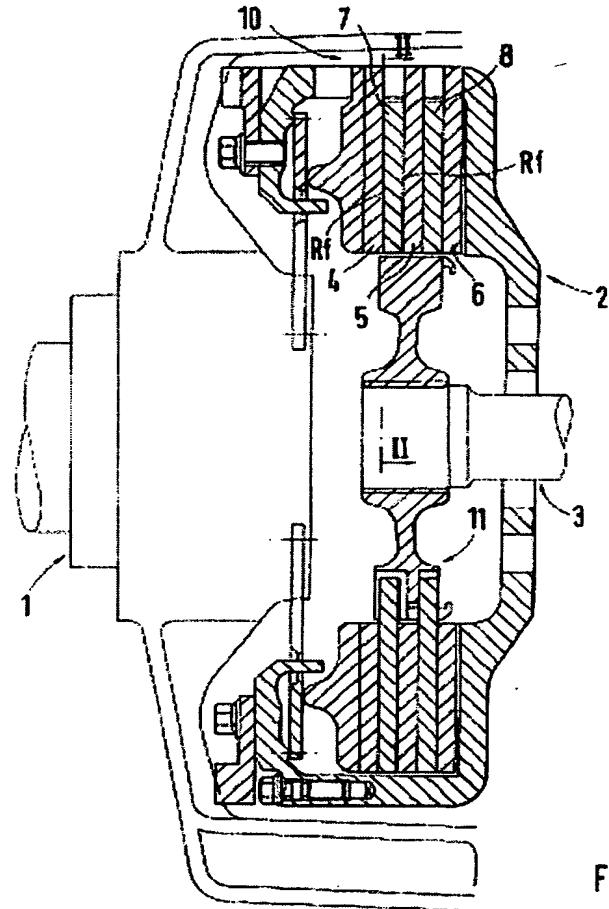


Fig.1

Data supplied from the **esp@cenet** database - Worldwide



(19)

Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets



(11)

EP 1 293 694 A1

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:
19.03.2003 Patentblatt 2003/12

(51) Int Cl.7: F16D 13/60, F16D 13/64

(21) Anmeldenummer: 02015420.9

(22) Anmeldetag: 11.07.2002

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE BG CH CY CZ DE DK EE ES FI FR GB GR
IE IT LI LU MC NL PT SE SK TR
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

(30) Priorität: 15.09.2001 DE 10145638

(71) Anmelder: Dr.Ing. h.c.F. Porsche
Aktiengesellschaft
70435 Stuttgart (DE)

(72) Erfinder: Herberg, Klaus
74336 Brackenheim (DE)

(54) Kupplung, vorzugsweise Mehrscheibenkupplung

(57) Diese Kupplung (2) der Reibungsgattung zwischen einer Brennkraftmaschine und einem Getriebe ist in ein Kraftfahrzeug bspw. der Hochleistungsklasse eingebaut und umfasst Antriebsreibscheiben (4,5,6) und Übertragungsreibscheiben (7,8).

Zur Erhöhung der Belastbarkeit der Antriebsreibscheiben und der Übertragungsreibscheiben bestehen zumindest die Antriebsreibscheiben aus einem Werkstoff mit hoher Verschleißfestigkeit und Drehzahlfestigkeit.

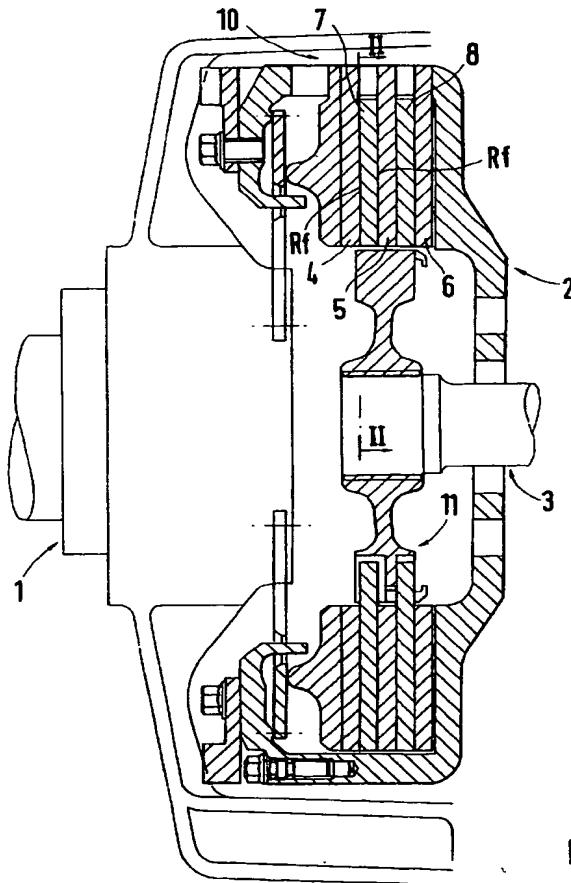


Fig.1

Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft eine Kupplung, vorzugsweise Mehrscheibenkupplung der Reibungsgattung zwischen einer Brennkraftmaschine und einem Getriebe nach dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1.

[0002] Eine bekannte Mehrscheibenkupplung, DE 33 26 409 A1, umfasst mehrere nebeneinander angeordnete Reibscheiben, die nur auf einer Seite mit einer Reibsicht versehen sind.

[0003] Aus der US 5,029,686 gehen Kupplungsscheiben hervor, zwischen denen Separierscheiben aus Stahl vorgesehen sind. Die Separierscheiben sind mit einer Schicht aus Keramik versehen.

[0004] In der US 5,452,784 wird eine Mehrscheibenkupplung behandelt, deren Antriebsreibscheiben und Übertragungsreibscheiben auf den einander zugekehrten Flächen einen dünnen Film aus Keramik aufweisen

[0005] Bei automatisch arbeitenden Anfahrkupplungen in Hochleistungsfahrzeugen, die z.B. an Wettbewerben der Formel 1 teilnehmen, werden die Antriebsreibscheiben und die Übertragungsreibscheiben bezüglich Verschleiß und Drehzahl hochbelastet, was die Lebensdauer dieser aus Karbon bestehenden Scheiben beeinträchtigt.

[0006] Es ist daher Aufgabe der Erfindung die Belastbarkeit der Antriebsreibscheiben und der Übertragungsreibscheiben deutlich zu erhöhen.

[0007] Nach der Erfindung wird diese Aufgabe durch die Merkmale des Patentanspruchs 1 gelöst. Weitere, die Erfindung ausgestaltende Merkmale sind in den Unteransprüchen enthalten.

[0008] Die mit der Erfindung hauptsächlich erzielten Vorteile sind darin zu sehen, dass die Antriebsreibscheiben und die Übertragungsreibscheiben, weil aus geeignetem Werkstoff bestehend, den insbesondere beim Betrieb automatischer Anfahrkupplungen auftretenden hochgradigen Belastungen - Drehzahl und Verschleiß - gut standhält. Als sehr geeigneter Werkstoff für die Antriebsreibscheiben und die Übertragungsreibscheiben bietet sich vor allem gewebeverstärkte Keramik an. Dabei hat sich als vorteilhaft erwiesen, wenn jede einzelne Scheibe insgesamt aus dem zuletzt genannten Werkstoff besteht, und zwar ohne Deckschicht im Bereich der Reibflächen.

[0009] In der Zeichnung wird ein Ausführungsbeispiel der Erfindung gezeigt, das nachstehend näher beschrieben ist.

[0010] Es zeigen

Fig.1 einen Längsschnitt durch eine Kupplung, angeordnet zwischen einer Brennkraftmaschine und einem Schaltgetriebe,

Fig. 2 einen Schnitt nach der Linie II-II der Fig.1.

[0011] Von einer in ein nicht gezeigtes Kraftfahrzeug eingebauten Brennkraftmaschine ist lediglich eine Kurzelwelle 1 dargestellt, die unter Vermittlung einer Kupp-

lung 2 der Reibungsgattung mit einem Getriebe zusammenarbeitet. Das Getriebe, das im Einzelnen nicht näher ausgeführt ist, ist mit einer Eingangswelle 3 an die Kupplung 2 angeschlossen.

[0012] Die Kupplung 2 ist als Mehrscheibenkupplung ausgebildet und umfasst Antriebsreibscheiben 4, 5, 6 sowie Übertragungsreibscheiben 7, 8. Jede Antriebsreibscheibe z.B. 5 wird durch ein rotationssymmetrisches Element gebildet, weist Mitnehmertaschen 9 - 10 Fig. 2 - auf und ist in einem Kupplungsgehäuse 10 axial verschiebbar gelagert. Die einzelnen Antriebsreibscheiben 7, 8 sind ähnlich ausgeführt, jedoch sind sie mittels Mitnehmerzapfen - nicht gezeigt - auf einer Kupplungsnahe 11 axial beweglich angeordnet.

[0013] Die Antriebsreibscheiben 4,5 6 sowie die Übertragungsreibscheiben 7,8 sind aus einem Werkstoff mit hoher Verschleißfestigkeit und Drehzahlfestigkeit hergestellt, die an Reibflächen Rf keine Deckschicht aufweisen. Dabei können sowohl die Antriebsreibscheiben 4,5,6 wie auch die Übertragungsreibscheiben 7,8 aus dem gleichen Werkstoff bestehen. Schließlich haben Untersuchungen gezeigt, dass für die Antriebsreibscheiben 4,5,6 und die Übertragungsreibscheiben 7,8 gewebeverstärkte Keramik ausgezeichnet geeignet ist.

[0014] Derart gestaltete Antriebsreibscheiben 4,5,6 und Übertragungsreibscheiben 7,8 und können gezielt in automatische Anfahrkupplungen von Kraftfahrzeugen eingesetzt werden, deren Brennkraftmaschinen bezüglich Drehzahlen und Leistung Höchstwerte abgeben, wodurch besagte Antriebscheiben und Übertragungsscheiben extrem beansprucht werden.

Patentansprüche

- 35 1. Kupplung, vorzugsweise Mehrscheibenkupplung der Reibungsgattung zwischen einer Brennkraftmaschine und einem Getriebe, die in ein Kraftfahrzeug bspw. der Hochleistungskategorie eingebaut ist und Antriebsreibscheiben und Übertragungsreibscheiben umfasst, dadurch gekennzeichnet, dass zumindest die Antriebsreibscheiben (4,5,6) aus einem Werkstoff mit hoher Verschleißfestigkeit und Drehzahlfestigkeit bestehen.
- 40 2. Kupplung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Antriebsreibscheiben (4,5,6) und die Übertragungsreibscheiben (7,9) aus dem Werkstoff mit hoher Verschleißfestigkeit und Drehzahlfestigkeit bestehen.
- 45 3. Kupplung nach den Ansprüchen 1 und 2, dadurch gekennzeichnet, dass zumindest die Antriebsreibscheiben (4,5,6) aus gewebeverstärkter Keramik bestehen.
- 50 4. Kupplung nach den Ansprüchen 1 und 2, dadurch gekennzeichnet, dass die Antriebsreibscheiben

(4,5,6) und die Übertragungsreibscheiben (7,8) aus gewebeverstärkter Keramik bestehen.

5. Kupplung nach einem oder mehreren der vorangehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Antriebsreibscheiben (4,5,6) und die Übertragungsreibscheiben (7,8) aus dem gleichen Werkstoff hergestellt sind.
6. Kupplung nach einem oder mehreren der vorangehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** Reibflächen (Rf) der Antriebsreibscheiben (4,5,6) und der Übertragungsreibscheiben (7,8) frei von Deckschichten sind.

10

15

20

25

30

35

40

45

50

55

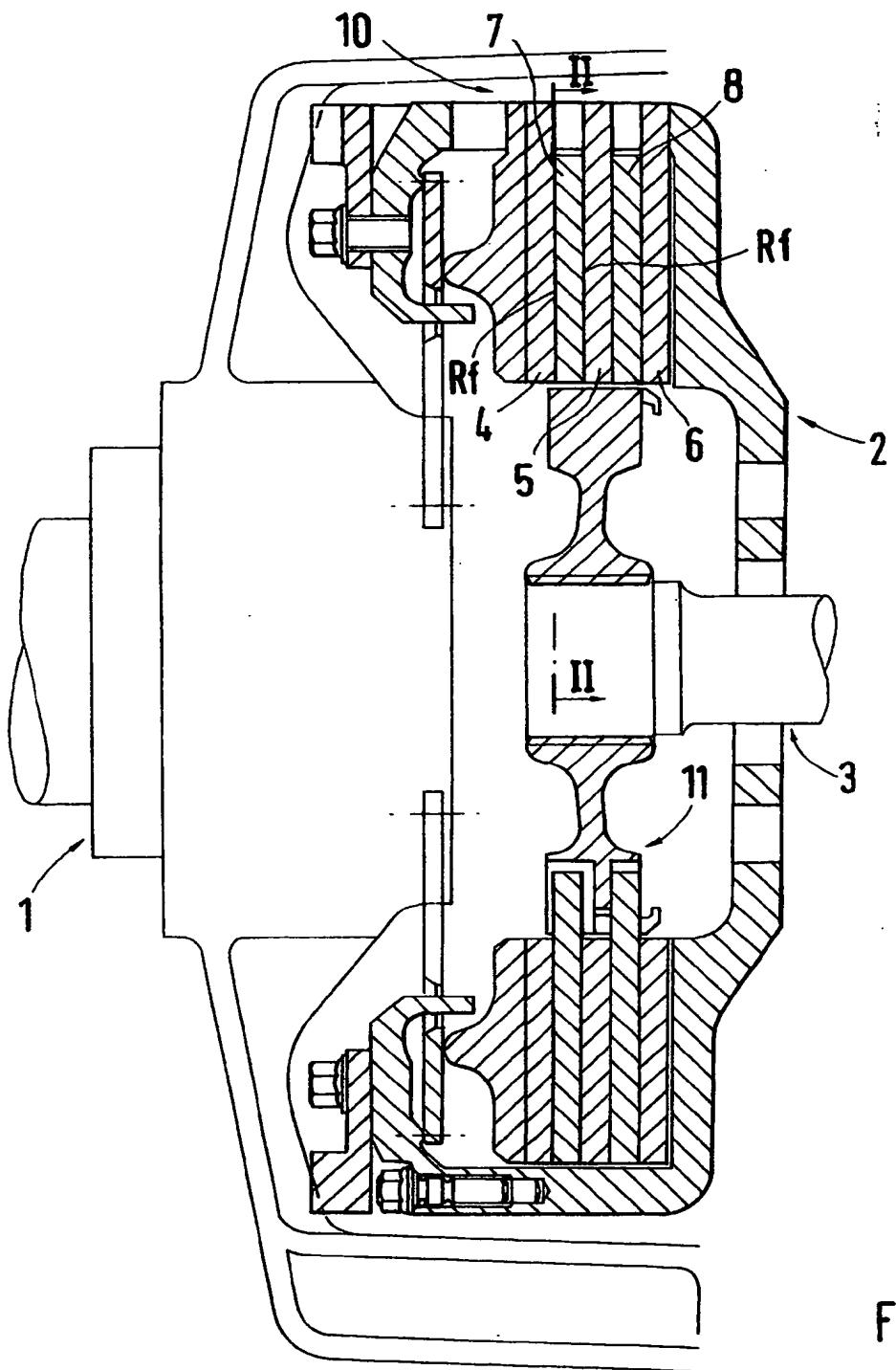


Fig.1

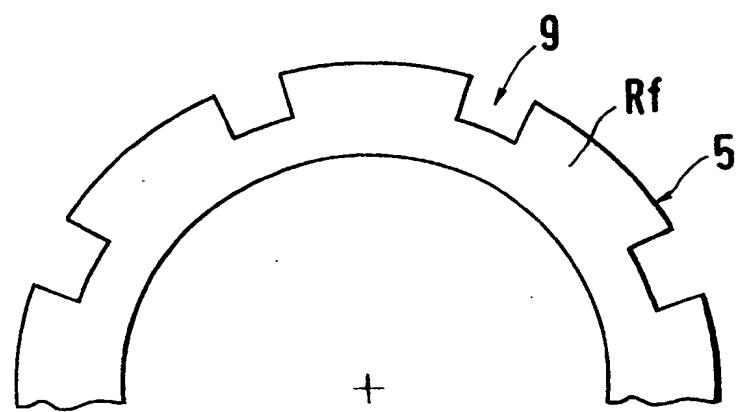


Fig.2



Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung
EP 02 01 5420

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE									
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betreff Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.7)						
Y	EP 0 748 781 A (GOODRICH CO B F) 18. Dezember 1996 (1996-12-18) * Zusammenfassung * * Spalte 1, Zeile 1 - Zeile 27 * * Spalte 4, Zeile 30 - Zeile 51 * * Abbildung 1 * ---	1-6	F16D13/60 F16D13/64						
D, Y	US 5 029 686 A (YESNIK MARC A) 9. Juli 1991 (1991-07-09) * Zusammenfassung * * Abbildung 1 * ---	1-6							
A	DE 199 39 545 A (VOLKSWAGENWERK AG) 22. Februar 2001 (2001-02-22) * Ansprüche 1-4 * * Abbildung 1 * ---	1							
A	EP 0 528 336 A (GOODRICH CO B F) 24. Februar 1993 (1993-02-24) * Zusammenfassung * * Spalte 1, Zeile 1 - Zeile 11 * * Abbildung 1 * -----	1	RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int.Cl.7) F16D C04B						
<p>Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 33%;">Recherchenort</td> <td style="width: 33%;">Abschlußdatum der Recherche</td> <td style="width: 34%;">Prüfer</td> </tr> <tr> <td>DEN HAAG</td> <td>25. Oktober 2002</td> <td>Vermander, W</td> </tr> </table> <p>KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE</p> <p>X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichtschriftliche Offenbarung P : Zwischenliteratur</p> <p>T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument I : aus anderen Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument</p>				Recherchenort	Abschlußdatum der Recherche	Prüfer	DEN HAAG	25. Oktober 2002	Vermander, W
Recherchenort	Abschlußdatum der Recherche	Prüfer							
DEN HAAG	25. Oktober 2002	Vermander, W							

**ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT
ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.**

EP 02 01 5420

In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patendokumente angegeben.

Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Datei des Europäischen Patentamts am
Diese Angaben dienen nur zur Unterrichtung und erfolgen ohne Gewähr.

25-10-2002

Im Recherchenbericht angeführtes Patendokument		Datum der Veröffentlichung		Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
EP 0748781	A	18-12-1996	US EP CA CA DE DE EP JP US	5217770 A 0748781 A2 2076196 A1 2203840 A1 69218696 D1 69218696 T2 0528336 A2 5193030 A 5312660 A	08-06-1993 18-12-1996 16-02-1993 16-02-1993 07-05-1997 30-10-1997 24-02-1993 03-08-1993 17-05-1994
US 5029686	A	09-07-1991	CA DE DE EP JP JP	2041699 A1 69103594 D1 69103594 T2 0467510 A1 2818057 B2 4272517 A	21-01-1992 29-09-1994 22-12-1994 22-01-1992 30-10-1998 29-09-1992
DE 19939545	A	22-02-2001	DE	19939545 A1	22-02-2001
EP 0528336	A	24-02-1993	US CA CA DE DE EP EP JP US	5217770 A 2076196 A1 2203840 A1 69218696 D1 69218696 T2 0528336 A2 0748781 A2 5193030 A 5312660 A	08-06-1993 16-02-1993 16-02-1993 07-05-1997 30-10-1997 24-02-1993 18-12-1996 03-08-1993 17-05-1994

Für nähere Einzelheiten zu diesem Anhang : siehe Amtsblatt des Europäischen Patentamts Nr.12/82